

*Сюй Лэй*

магистрант

Школа экономики и менеджмента

ФГАОУ ВПО «Дальневосточный федеральный университет»

г. Владивосток, Приморский край

## **ОБЗОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КИТАЯ**

***Аннотация:** данная статья посвящена обзору железнодорожного транспорта в Китае. Там происходит постоянное развитие и совершенствование транспортной отрасли. Почти все железнодорожные компании подчинены Министерству железных дорог КНР. Железнодорожный транспорт сегодня является ведущим среди универсальных видов пассажирских и грузоперевозок во многих крупных странах мира, в том числе, и в Китае. По мнению автора, это обусловлено, прежде всего, географическими особенностями: на территориях большой протяженности передвигаться по железной дороге удобно, экономично, относительно безопасно.*

***Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, пассажирские железнодорожные перевозки, грузовые железнодорожные перевозки.*

Железнодорожный транспорт КНР составляет мощный сектор национальной экономики, при этом железнодорожные инвестиционные проекты не рассматриваются только как бизнес проекты [1].

Развитию и финансированию транспортного сообщения в Китае уделяется особое значение, так как правительство справедливо считает развитую транспортную инфраструктуру залогом стабильного экономического роста по всей стране. В настоящее время Китай осуществляет последовательное глобальное обновление транспортной сети, в том числе, в области железнодорожного транспорта: проводит реконструкцию портов, строит самые крупные в мире мосты, запускает самые скоростные поезда, строит сеть самых высокоскоростных железнодорожных магистралей.

Транспорт является частью экономической деятельности, которая связана с увеличением степени удовлетворения людей и предпринимательства при помощи изменения географического положения товаров и людей [2].

Новое строительство и перспективные технологии остаются решающим фактором для приведения возможностей железных дорог Китая в соответствии с требованиями развивающейся экономики страны. Статистические данные свидетельствуют, что при росте объемов перевозок и грузооборота доля железных дорог Китая на рынке грузовых и пассажирских перевозок сократилась с 60% в 1980-х годах до 40% к 2001 г. В значительной степени это произошло в силу того, что инвестиции в развитие инфраструктуры железных дорог отставали от средств, необходимых на фоне развития базы автомобильного транспорта и конкуренции со стороны внутренних авиалиний.

Железнодорожный транспорт в Китае стал одним из наиболее популярных видов транспорта для поездок по стране. Практически все железнодорожные компании находятся в подчинении Министерства железных дорог Китая [3]. Большинство перевозок осуществляется компанией China Railway. Попасть в Китай по железной дороге можно через ответвление Транссибирской магистрали – Биньчжоускую железную дорогу. Также можно попасть в Китай и по Уссурийской железной дороге.

Поезда в Китае бывают трех видов – обычные, скорые и экспрессы. Вагоны делятся на классы – сидячий жесткий, сидячий мягкий, лежащий жесткий (плацкарт) и лежащий мягкий (купе). Билеты на все поезда выполнены по единому образцу и действительны только на определенный поезд.

Общая протяженность железных дорог в Китае составляет 71 600 км, ширина колеи была сделана специально по евростандарту (1,435 м). Полная архаика наблюдается с тягой – только 20% путей электрифицировано (продвинутые регионы и магистрали между крупными городами). В основном работают тепловозы и даже паровозы.

Главные паровозные ареалы сосредоточены на севере страны. Современное же развитие железных дорог связано, прежде всего, с югом страны – Китай

рвется к тесной транспортной связи с экономическими «драконами» Юго-Восточной Азии. Уже начали строить магистраль в Сингапур, она пересечет несколько стран ЮВА [4].

Нумерация китайских поездов также аналогична российским. Каждый поезд имеет четный и нечетный номер: из Пекина в Шанхай идет №1, из Шанхая в Пекин – №2. Правило очень простое: чем меньше номер, тем шустрее поезд. Экспрессов насчитывается около 100 штук, номера 101–300 зарезервированы за простыми скорыми поездами, поезда с номерами 301–600 – пассажирские.

Что касается поездов с номерами выше 600-го, то это тихие и медленные перевозки. Большинство вагонов в поездах представляют собой почти советский плацкарт. Только еще более скученный – китайцев много, и они используют для размещения тел все три полки, которые крайне узкие и неудобные. Лучший вариант – средняя полка. Нижняя, так ценящаяся в России, там считается отстоем – китайцы не уважают свободу вашей личности, в частности свободу на сон, и бесцеремонно подвинут вас, если они уже выспались и им нужно поесть. Лезть же на третью полку слишком неудобно.

Специфическая обстановка на китайских вокзалах. В отличие от российских, они пустынные, ибо на перроны встречающих и провожающих не пускают, проход возможен только по билету. Практикуется многоступенчатый контроль – билеты проверяют при входе на перрон, при входе в поезд, в самом поезде после посадки и перед выходом. Очереди у касс гораздо больше, чем в России, примерно как в социалистические времена [5]. Для иностранцев предусмотрены отдельные кассы – там дороже, но без очереди.

Высокий уровень качества услуг транспорта достигается при условии обеспечения комплексного обслуживания. Чем больше услуг будет оказано потребителям, тем выше будет уровень качества обслуживания [6].

Во-первых, переход от «стабильного и быстрого» к «продолжительному и здоровому» экономическому развитию. Из-за ослабления макроэкономической политики модель «взрывного» роста одновременно всех отраслей осталась в про-

шлом. В 2014 году по определению китайских специалистов структурное регулирование станет центром всей экономической работы, главное внимание будет уделено урбанизации, которая предполагает рост рыночного спроса.

Власти собираются диверсифицировать источники поступления средств, привлекая к инвестированию местные правительства, предприятия и частных вкладчиков.

Кроме того, планируется создание национального фонда развития железнодорожного транспорта, предоставление платформы для финансирования и инвестирования частным инвесторам и расширение присутствия частных инвестиций в железнодорожном строительстве. Что касается направления инвестирования, Министерство железных дорог КНР почти не установило никаких ограничений, открыв для частных инвесторов объекты железнодорожных магистралей, пассажирских путей, междугородних линий, региональных железных дорог, специальных железнодорожных линий и паромы [6].

Кроме того, частным инвесторам разрешат участвовать в новых железнодорожных технологиях, участвовать в разработке, дизайне, производстве и ремонте новых железнодорожных транспортных средств, железнодорожных рельсов и мостов, оборудования для электрификации железных дорог, энергосберегающего и природоохранного оборудования, а также системы безопасности для железных дорог.

Инвестируя в инфраструктуру, власти надеются стимулировать экономический рост страны. Так в 2013 году в целях борьбы с экономическим кризисом правительство одобрило план развития железнодорожной инфраструктуры, при котором предполагается строительство 25 новых городских проектов рельсового транспорта на общую сумму 800 млрд юаней (127 млрд долларов).

Правительство одобрило проекты в 18 городах по всему Китаю, среди которых есть новые ветки метро в Шанхае, внутригородские скоростные пути сообщения, включая метро, которые будут построены в провинциальных населенных пунктах, таких, как Сямынь, Тайюань и Ланчжоу.

Руководство Китая ориентируется на резкое увеличение протяженности рельсовых магистралей в городах, как подземных, так и наземных. Предполагается, что длина линий метро к 2020 году увеличится в четыре раза до 7 тысяч километров.

В общей сложности в 2014 году в Китае планируется сдать в эксплуатацию 5200 км железных дорог. Объем инвестиций в железнодорожное строительство в 2012 году достиг 630,98 млрд юаней. Рекордным этот показатель был в 2010 году и составил 842,65 млрд юаней.

Во-вторых, совершенствование методов регулирования. В периоды резкого роста числа пассажиров Министерство железных дорог Китая реализует специальные планы по регулированию движения поездов и продажи билетов.

В 2013 году на празднование «Весеннего фестиваля» (Китайского нового года) в крупнейших городах страны – Пекине, Шанхае и Гуанчжоу – добавлены автоматические кассы, а также открыты дополнительные железнодорожные кассы, работающие круглые сутки. Предварительная продажа билетов была открыта за 20 дней до поездки (в 2012 году купить билеты можно было за 12 дней до поездки), бронирование и покупку билетов можно было осуществить через телефон горячей линии, железнодорожные кассы и интернет, последнее стало возможным только в 2013 году. Также для удовлетворения повышенного спроса железнодорожные управления заранее предоставляют учебным заведениям билеты «туда – обратно» для учащихся, а также увеличивают срок предварительных продаж билетов для студентов.

Для повышения безопасности на железнодорожном транспорте Министерство железных дорог ввело свободные информационные каналы и запрет на 24-часовое дежурство бригад.

Согласно сообщению представителей железнодорожного транспорта, по всей стране во время празднования Китайского нового года в день было задействовано около 5200 поездов, что значительно больше показателя в аналогичный период 2012 г.

В общем, на железных дорогах Китая наблюдается рост основных показателей. Согласно данным Министерства железных дорог Китая, в период 2005 года по 2012 год обеспечен стабильный рост основных показателей перевозок железнодорожного транспорта в среднем 8% за год, однако, в 2009 году и в 2012 году произошло замедление роста этих показателей. В целом, за анализируемый период с 2005 года по 2012 год прирост пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте КНР составил 740 млн человек или 64,3%, а прирост перевозок грузов – 1,25 млрд тонн или 46,6% [7].

В 2012 году объем перевозок пассажиров железнодорожного транспорта КНР составил 1,893 млрд человек. Это на 86,12 млн человек или на 4,8% больше, чем в 2011 году. По итогам 12 месяцев 2012 года, по железным дорогам страны были перевезены 3,933 млрд тонн груза, что на 28,2 млн тонн или 0,7% больше по сравнению с 2011 годом.

Объем пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в Китае в 2014 году, по предварительной оценке, достигнет 2,27 млрд чел./раз, что на 10 процентов больше, чем в 2013 году, а объем грузовых перевозок – 3,28 млрд тонн с приростом на 2 процента.

Как сообщили на первом ежегодном рабочем совещании Китайской железнодорожной корпорации, в 2013 году объем пассажирского потока на железнодорожных линиях в стране составил 2 млрд 75 млн чел./раз, что на 10,7 процента больше показателя 2012 года, максимальный объем пассажироперевозок превысил 10 млн чел./раз за сутки, а объем грузооборота, как и в предыдущем году, составил 3 млрд 216 млн тонн.

Железнодорожный транспорт один из самых экономичных, удобных и, самое главное, безопасных способов перемещения по стране. Расписание поездов строго соблюдаются. Если вы по какой-либо причине опоздали на поезд, то будьте уверены, что деньги вам не вернут [8].

Несмотря на видимые недостатки железнодорожного транспорта Китая, стоит отметить, что это наиболее подходящий вид путешествия. Можно насла-

даться живописными пейзажами страны, проехать мимо исторических мест, немного выучить китайский язык и купить в онлайн режиме билеты. Это очень удобно для пассажиров, в нынешнюю эпоху онлайн-бронирование и онлайн-оплата стало одним из основных способов приобретения билетов [9, 10].

### *Заключение*

Таким образом, рассмотренные факторы формируют конкурентоспособное состояние железнодорожного транспорта Китая и определяют дальнейшие долгосрочные перспективы развития. Но для выполнения намеченных целей китайскому правительству необходимо постоянно воздействовать на ключевые элементы и строить такую модель, которая будет ориентироваться на долгосрочную конкурентоспособность.

### *Список литературы*

1. Бжуско С.В. Влияние развития железнодорожного транспорта на экономику России и Китая [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dissercat.com/content/vliyanie-razvitiyazheleznodorozhnogo-transporta-na-ekonomiku-rossii-i-kitaya#ixzz3vdQzxVPP>
2. Савостина С.Е. Проблемы транспортного обслуживания клиентов в Приморском крае / С.Е. Савостина, Л.К. Куприянова // Экономика и предпринимательство. – №8–2 (61–2). – С. 428–431.
3. Тархов С.А. Новые железные дороги Китая [Текст] / С.А. Тархов // География. – 2003. – №23. – С. 11–22.
4. Галабурда В.Г. Единая транспортная система: Учеб. для вузов / В.Г. Галабурда [и др.]; под ред. В.Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.
5. Абрамов А.П. Внетранспортный эффект работы железных дорог / А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт. – 2002. – №3.
6. Лю Чжицзюнь Нынешнее состояние и перспективы развития китайских железных дорог // Бюл. ОСЖД. – 2005. – №2. – С. 2–8.
7. Тархов С.А. Железные дороги Китая как основа интеграции ее регионов: уроки для России / С.А. Тархов, В.Ю. Малов. – М.: Эко, 2003. – №3. – С. 170–178.

8. Мачерет Д.А. Развитие конкуренции на рынке грузовых перевозок // Железнодорожный транспорт. – 2006. – №11. – С. 45–47.

9. Кметь Е.Б. Последние тенденции развития рынка электронной коммерции Китая // Проблемы теории и практики управления. – 2010. – №9. – С. 55–65.

10. Кметь Е.Б. Развитие электронных платежных систем // Проблемы теории и практики управления. – 2011. – №4. – С. 116–126.

11. Экономика транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://otherreferats.allbest.ru/economy/00352507.html>